

СИБИРСКИЙ ЛЕТЧИК ГЕОРГИЙ БАЙДУКОВ

Владимир Николаевич Шумилов

Сибирский государственный университет геосистем и технологий, 630108, Россия, г. Новосибирск, ул. Плахотного, 10, кандидат исторических наук, доцент кафедры правовых и социальных наук, тел. (913)985-53-00, e-mail: 2135300VN@gmail.com

Статья посвящена жизненному пути сибирского летчика Георгия Филипповича Байдукова. Сделана попытка показать не только его участие в героических перелетах 30-х г. XX столетия в составе экипажа летчика Валерия Чкалова, но дальнейшую службу генерала ВВС в годы Великой Отечественной войны и особенно послевоенную службу военачальника Г.Ф. Байдукова в Министерстве обороны СССР, отвечавшего за создание новейшей военной техники для войск противовоздушной обороны страны. В силу особой секретности этого рода войск участие Георгия Филипповича в их создании ни в его мемуарах, ни в официальных изданиях не освещалась. Только в начале XXI века стала открываться эта страничка жизни великого летчика, военачальника. В статье показывается сибирский период жизни Г.Ф. Байдукова в Каинском уезде Томской губернии, ныне Татарский район Новосибирской области, учеба в омской профтехшколе, работа на Сибирской железной дороге, призыв в ряды Красной Армии, обучения в летных школах и далее героическая работа летчика-испытателя, выполнение рекордных перелетов, участие в двух войнах: финской и Великой Отечественной. Вся жизнь сибирского летчика была посвящена службе Родине, укреплению ее обороноспособности. Биография Георгия Байдукова может служить примером для молодежи в достижении поставленной цели и в постоянной учебе всему новому, передовому в своей главной профессии.

Ключевые слова: летчик-испытатель, рекордные перелеты, летчик-бомбардировщик, командир авиадивизии, Министерство обороны, системы ПВО.

SIBERIAN PILOT GEORGY BAIDUKOV

Vladimir N. Shumilov

Siberian State University of Geosystems and Technologies, 10, Plakhotnogo St., Novosibirsk, 630108, Russia, Ph. D., Associate Professor, Department of Legal and Social Sciences, phone: (913)985-53-00, e-mail: 2135300VN@gmail.com.

The article is devoted to the life path of the Siberian pilot Georgy Filippovich Baidukov. An attempt to show not only his participation in the heroic flights of the 30s of the 20th century as part of the crew of the pilot Valery Chkalov, but the further service of the Air Force General during the Great Patriotic War and especially after the post-war service of military commander G.F. Baidukov at the USSR Ministry of Defense, responsible for the creation of the latest military equipment for the country's air defense forces was made. Due to the special secrecy of this type of troops, the participation of Georgy Filippovich in their creation was neither covered in his memoirs nor in official publications. Only in the beginning of the 21st century this page of the life of the great pilot, military commander was opened. The article shows the Siberian period of Georgy's life in the Kain district of the Tomsk province, now the Tatar district of the Novosibirsk region, studying at Omsk vocational school, working at Siberian Railway, serving in the Red Army, training in flight schools and then heroic work of a test pilot, performing record flights, participating in two wars: Finnish and Great Patriotic War. The whole life of the Siberian pilot was devoted to serving the homeland,

strengthening its defenses. The biography of Georgy Baidukov can be as an example to young people in achieving their goals and in constant study of everything new, advanced in their main profession.

Key words: test pilot, record flights, bomber pilot, air division commander, Ministry of Defense, air defense systems.

Имя летчика Георгия Филипповича Байдукова широкой массе интересующихся авиацией людей известно по героическим рекордным перелетам 30-х годов 20-го столетия в составе знаменитого чкаловского экипажа: Валерий Чкалов, Георгий Байдуков, Александр Беляков.

В то же время, вклад Георгия Филипповича Байдукова в развитие отечественной авиации, укрепление обороноспособности страны гораздо весомей, чем об этом говорилось при его жизни.

Георгий Байдуков родился 26 мая 1907 г. в семье ремонтного рабочего службы пути Томской железной дороги на разъезде Тарышта, который находился в Каинском уезде Томской губернии [4, С.307]. Этот уезд входил в состав в Томской губернии с 1804 по 1921 гг. [7].

С 1894 г. через территорию Каинского уезда с запада на восток прошла Великая Сибирская железнодорожная магистраль. Она вдохнула новую жизнь в деревни, поселки и города расположенные вдоль ее прохождения. В двух верстах от деревни Татарка была организована станция Сибирской железной дороги – Татарская [18].

В 1911 г. 27 января поселок преобразовали в безуездный г. Татарск Томской губернии с населением 4,5 тыс. чел. в 460 км от Ново-Николаевска и в 170 км от Омска. Примерно в 14 км восточнее от ст. Татарская находился железнодорожный разъезд Тарышта, где родился Байдуков, по его собственной версии, описанной в автобиографии. 13 июня 1921 г. была образована Ново-Николаевская губерния, в состав которой вошел и Каинский уезд [13, С.10].

По воспоминаниям же отца Георгия, Филиппа Капитоновича: «Родился у нас Георгий в 1907 г. Помню, жили мы тогда в деревне Бурково, верстах в трех от ст. Татарская» [4, С.31]. Действительно, по словам старожилов, село Бурково, образованное в 3-х верстах южнее Татарска, застраивалось в 1887–1912 гг. переселенцами Пензенской и Харьковской губернией [19].

К 1902 г. название села трансформируется к 1902 г. в Бурково-Покровское, в настоящее время оно носит название – Новопокровское сельское поселение Татарского района Новосибирской области. Жители Новопокровского чтят память своего заслуженного земляка. В селе одна из улиц носит имя Георгия Байдукова, Новопокровской средней школе также присвоено имя героя Советского Союза летчика Байдукова и установлен его бюст.

Оба названных места обитания семейства Байдуковых – разъезд Тарышта и деревня Бурково располагались в непосредственной близости к ст. Татарская. Разъезд Тарышта в 14 км на восток от нее, а деревня Бурково, ныне сельское поселение Новопокровское – на юг около 4 км от станции.

В деревне Бурково жила семья, на разъезде Тарышта работал отец Георгия. Ему лучше знать, где родился его сын.

Таким образом, разъезд Тарышта и деревня Бурково постоянно находились в составе Томской губернии совместно с территорией будущей Новосибирской области, а затем, при организации новых административных территорий: Сибирский край, Западно-Сибирский край, Новосибирская область с центром в Ново-Николаевске (Новосибирске), Каинский уезд, а позже Татарский район, входили в состав этих административных образований [20].

Филипп Капитонович, отец Георгия, вспоминал: «Во время войны (Первой Мировой. Прим. автора) мы перебрались в Чаны. Здесь я отдал Георгия в школу. Учился он неплохо, был бойким и настойчивым» [4, С. 313].

Поселок Чаны находился примерно 35 км восточнее разъезда Тарышта. Он возник в связи со строительством Сибирской железнодорожной магистрали. Существовавшая ранее рядом Ново-Покровская заимка с началом прокладки дороги к 1892 г. превратилась в большое село. Население росло за счет орловских, курских, черниговский крестьян, приехавших на строительство железной дороги. В ходе работ появилась станция Карачи, получила развитие и деревня Ново-Покровка. В 1904 г. она и ст. Карачи были объединены в одно название – Чаны, а Карачи называли разъезд, где позже организовали курорт [9].

Чановская начальная школа, в которой начинал учиться Георгий Байдуков, достигнув возраста 8-и лет, была основана в 1908 г. при железной дороге [22]. Учиться пришлось в ней недолго. В 1916 г. семья Байдукова переехала на новое место работы отца, на разъезд Барабушка в 145 км восточнее ст. Татарская, не доезжая 6 км до ст. Барабинск [4, С. 313].

Георгий продолжил учебу в Барабинской школе. В 2017 г. ей исполнилось 120 лет, она была открыта в 1897 г. как начально-приходская школа при церкви. Накануне Первой Мировой войны школа была преобразована в высшее начальное училище. После 1917 г. она стала называться единой трудовой железнодорожной школой с девятилетним обучением [17].

После окончания начальной школы отец Георгия отвез Георгия в Омск и устроил на учебу в Омскую железнодорожную профшколу, где ему предстояло пройти общеобразовательный курс средней школы с приобретением нескольких железнодорожных специальностей [4, С. 307, 313].

После 1917 г. на базе школ первой ступени в стране создавались профшколы. Из ремесленных училищ также организовали профшколы. На 1 мая 1921 г. при омском Губпрофобре было 24 профтехшколы, в одной из которых учился Георгий Байдуков [14].

В зимние месяцы он постигал теорию, а летом работал на стройке и на участках железной дороги. После окончания профтехшколы до восемнадцатилетнего возраста он работал на разных дистанциях Сибирского железнодорожного пути. Как раз в это время проводился первый набор добровольцев в военную школу летчиков из числа осавиахимовцев, где Георгий активно проявил себя. Сомнений не было, Георгий подал заявление, и его направили в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС («Терку»). Освоив теорию, Геор-

гий Байдуков прошел обучение в 1-й военной школе летчиков имени А.Ф. Мясникова, бывшая Севастопольская офицерская школа авиации «Кача».

Летом 1926 г. военлет Байдуков начал военную службу в Москве в 20-м отдельном авиаотряде в качестве младшего летчика. Постепенно росло летное мастерство, в 1930 г. в числе лучших летчиков Георгия отобрали для работы в Научно-испытательном институте ВВС в Москве на должность летчика-испытателя. Там он познакомился с Валерием Павловичем Чкаловым, который по заданию командира проверял технику пилотирования вновь поступивших летчиков. Оценку Байдукову он дал отличную. Это знакомство переросло в настоящую мужскую дружбу вплоть до гибели Чкалова. Валерий Павлович называл Георгия: Ягор, Ягорушка или Байдук. Он был старше Георгия всего на 3 года. Работая в НИИ ВВС Георгий Байдуков испытывал самые разные самолеты от истребителей до тяжелых бомбардировщиков. Особое внимание уделял аэронавигации и «слепым полетам», т.е. полетам по приборам в облачности, тумане или ночью без наземных ориентиров.

В 1935 г. была организована летно-испытательная станция при ЦАГИ. Туда отобрали семь лучших летчиков, в том числе и Георгия Байдукова [1, С. 18, 19].

В начале 30-х годов командование ВВС Франции и Великобритании поставили перед своей авиапромышленностью задачу создания бомбардировщика способного нанести удары по целям противника на большом удалении от своей базы. В СССР в качестве ответной меры западу в ОКБ Туполева А. Н. создали дальние бомбардировщики, которые послужили основой для нескольких типов специализированных дальних и высотных самолетов, с целью установления рекордов дальности полета и отработки герметических кабин. Ведущим инженером А.Н. Туполев назначил Павла Осиповича Сухого, в дальнейшем знаменитого авиаконструктора. 7 декабря 1931 г. вышло Постановление Правительства об организации летом 1932 г. полета на предельную дальность с целью установления новых рекордов. Для решения этой задачи выбрали самолет конструкции А.Н. Туполева АНТ-25 с проектной дальностью 13000 км.

На опытном заводе приступили к постройке двух экземпляров самолета: опытный АНТ-25-1 (РД-1) и его дублер – АНТ-25-2 (РД-2). 13 июня 1933 г. закончили постройку РД-1-летчик-испытатель Михаил Михайлович Громов впервые поднял его в воздух. 1 сентября 1933 г. выпустили второй самолет РД-2. 10 сентября этого же года М.М. Громов совершил на нем первый полет. Для проведения всего комплекса испытаний и подготовки к будущим рекордным полетам сформировано два экипажа: М.М. Громов, А.Н.Филин, Н.Т. Спирин и А.Б. Юмашев, П.Н. Стефановский, С.А. Данилин. Было также разработано несколько вариантов рекордных маршрутов.

С целью улучшения взлета перегруженного самолета АНТ-25, для осуществления дальнего перелета, на Щелковском аэродроме в Москве построили взлетную полосу с твердым покрытием длиной 1800 м и 12-ти метровой горкой в ее начале [15, С. 64, 65].



Самолет АНТ-25 на аэродроме

Для побития мирового рекорда беспосадочного полета французских летчиков Бассутро и Росси первый экипаж во главе с М.М. Громовым на самолете АНТ-25 (РД-2) взлетел в Москве с аэродрома Щелково 12 сентября 1934 г. в 8 часов и приземлились на аэродроме Харькова 15 сентября в 11 часов, пройдя по ломанному маршруту Москва-Рязань-Харьков 12411 км, превысив рекорд французов на 1810 км, пробыв в воздухе 75 часов [16, С. 128].

Однажды начальник штурманской кафедры в Академии ВВС имени Жуковского, Александр Васильевич Беляков показывал полярному летчику Сигизмунду Леваневскому различные навигационные приборы. Леваневский заговорил о возможном перелете через Северный полюс до Сан-Франциско в США и предлагал для этой цели самолет Туполева АНТ-25. К тому времени его испытания закончил летчик Михаил Громов. После этого разговора, по решению правительства, в состав экипажа Леваневского Академия откомандировала Александра Белякова в качестве штурмана и слушателя академии Георгия Байдукова – вторым пилотом [6, С.137].

20 августа 1935 г. с московского аэродрома Щелково АНТ-25 вылетел по маршруту через Северный полюс в Америку. В экипаж вошли: командир – Леваневский, второй пилот – Байдуков, штурман – Левченко. Белякова оставили на земле, он был запасным штурманом у Левченко. Долетев до Кольского полуострова, экипаж сообщил, что на самолете выбивает масло из-под капота двигателя. Штаб перелета рекомендовал экипажу вернуться назад. Полет не состоялся [6, С.146].

Причины неудачи, после работы специальной комиссии, рассматривались на совещании у Сталина.

Георгий Беляков позже вспоминал: «... за столом мы разместились так, что против Леваневского находился Молотов, передо мной – Ворошилов, а перед

Левченко – грустный и усталый Туполев». Сталин дал слово Леваневскому. Он встал и попросил сделать заявление. Сталин разрешил. Далее Леваневский сказал: «Я заявляю, что Туполеву я не верю! Туполев, по-моему, вредитель, и я никогда больше не стану летать на его самолетах!... Туполев побледнел и откинулся на спинку стула. Ворошилов вскочил и закричал: «Сукин ты сын! Ты понимаешь, что говоришь?..». С Туполевым стало плохо, и вбежавший помощник Сталина вместе с Ворошиловым вывел его из кабинета. Ворошилов вернувшись сказал, что Андрею Николаевичу сделали укол, он полежит немного, а затем уедет домой.

Сталин уважал Сигизмунда Леваневского, как полярного летчика, одного из первых Героев Советского союза, в ответ на его заявление предложил ему вместе с экипажем поехать в США купить там самолет, на котором можно было бы совершить задуманный полет. Байдуков попросил слова и сказал, что поездка в США будет бесполезной, на что Сталин потребовал аргументы. Байдуков объяснил, что в США подобного самолета нет, если бы он был, то они бы сами давно организовали такой перелет через Северный полюс, и от поездки отказался, сославшись на необходимость продолжения учебы в Академии. Леваневский с Левченко уехали в США, Байдуков остался в Москве, довольный тем, что за резкое выступление в защиту самолета АНТ-25 на совещании у Сталина не попал на Лубянку. В тоже время идея полета на этом самолете через Северный полюс в США не покидала Георгия Байдукова. Начальник ВВС Красной Армии Я.И. Алкснис поддерживал его. Байдуков продолжал участвовать в подготовке АНТ-25 к сложным перелетам [4, С. 229, 230, 231].

После отказа Сигизмунда Леваневского лететь через Северный полюс на самолете А.Н. Туполева АНТ-25, машина оказалась свободной. Запасной штурман в экипаже Леваневского Александр Васильевич Беляков продолжал службу в Академии ВВС имени Жуковского. Он сразу же предложил Георгию Байдукову пригласить в экипаж опытного пилота, остановились на летчике-испытателе ОКБ Н.Н. Поликарпова Валерии Павловиче Чкалове. Поздней осенью 1935 г. Георгий Байдуков заехал к Валерию Чкалову на квартиру. Хозяин встретил его радушно. Сначала Чкалов отказался от этого предложения [5, С. 3, 10]. Байдуков с Беляковым уже вдвоем начали уговаривать Валерия Чкалова совершить вместе с ними перелет через Северный полюс в США на самолете АНТ-25. Чкалов отказывался, ссылаясь на то что астронавигационную работу в качестве радиотелеграфиста на борту самолета он не понимает и «слепым полетом», так как Байдуков, не обладает. Он летчик-испытатель, хорошо владеет высшим пилотажем и самолетами-истребителями, к тому же не знает самолет АНТ-25.

Байдуков и Беляков убеждали Чкалова, что совсем, что он не знает, они справятся сами, а на его долю – решить две главные задачи: учитывая его авторитет, как летчика, у Сталина, Ворошилова, Орджоникидзе, получить разрешение на этот полет, и второе – освоить полеты на АНТ-25, чтобы поднять его, тяжело груженный, в воздух. Чкалов освоил самолет, он ему понравился, но командиром экипажа быть отказывался. В конце концов они его «дожали»:

«... Ладно, Байдук и ты профессор (Беляков. Прим. автора)! Буду вашим командиром, буду поддавать по шее! Тогда уже не плачьте...» [4, С.249].

Экипаж подготовил и подписал письмо Сталину: «... Не так давно нас вызывали к Вам, но всех товарищей не смогли собрать и потому товарищ Молотов сказал, что нас вызовут еще раз.

На сегодняшний день их трех экипажей вызывавшихся в правительство, налицо только один экипаж. Товарищ Громов из-за серьезной болезни лежит в госпитале. Товарищ Леваневский по некоторым сведениям собирается срочно улететь на остров Рудольфа.

Очевидно, что всех претендентов на полет через Полюс собрать не удастся. Поэтому мы решили обратиться к Вам с просьбой дать нам окончательный ответ, так как трудно пребывать все лето в каком-то выжидательном состоянии... При скорейшем разрешении полета ближайшие три дня мы можем вылететь. 15 июля с/г (1936 г. Прим. автора).

С нетерпением ждем вашего ответа.

Летчики-испытатели: В. Чкалов, Г. Байдуков» [2, С. 49].

Письмо к Сталину попало, встреча Чкалова и Байдукова с ним состоялась, но Сталин предложил летчикам сначала слетать на Дальний Восток до Петропавловска-на-Камчатке, показать возможности нашей авиации на всем протяжении страны. Байдуков в ответ предложил усложнить маршрут с заходом в Арктику через архипелаг Земля Франца-Иосифа, затем через архипелаг Северная Земля, через Тикси, Петропавловск-на-Камчатке, Хабаровск.

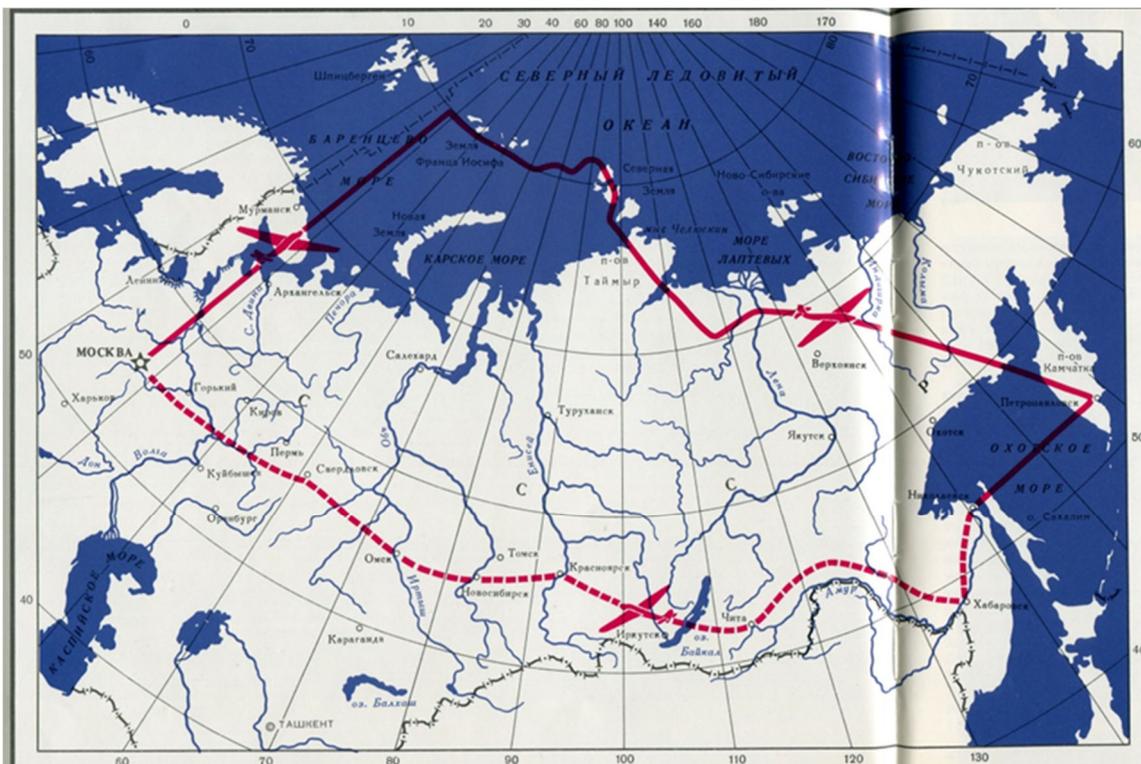
Это было бы хорошей тренировкой для последующего полета через Северный полюс в США. После нескольких дополнительных сборов маршрут был утвержден [4, С. 254].

20 июля 1936 г. АНТ-25 в составе экипажа Чкалов, Байдуков, Беляков оторвался от взлетной полосы и пошел на север.

Полет проходил в сложных метеорологических условиях. Находясь в районе Северной Земли попали в обледенение. К этому времени Беляков беспрерывно нес вахту штурмана более 19 часов. Чкалов сменил за штурвалом Байдукова, а он, в свою очередь, отправил отдыхать штурмана Белякова, встав на вахту вместо него, так как неплохо разобрался в навигации [5, С. 20].

При всех трудностях дошли до Петропавловска-на-Камчатке, повернули на Хабаровск. Самолет шел в непрерывной облачности управляемый Байдуковым, к тому же не работал хабаровский радиомаяк, быстро наступала темнота. Через пограничный крейсер получили из Москвы радиограмму: «Немедленно произвести посадку. Орджоникидзе». Начали искать подходящую площадку. Чкалов, как мастер бреющих полетов, сел за штурвал. Выбрав прибрежную косу одного из островов, Чкалов мастерски посадил АНТ-25 с небольшим повреждением шасси. Окончился полет 22 июля 1936 г. пролетев без посадки 56 часов 20 минут и неофициально побил мировой рекорд дальности, преодолев 9374 км [4, С.255, 256].

Остров, на который приземлились, назывался Удд.



Карта с маршрутом перелета Москва-остров УДД и обратно в Москву экипажа В.П. Чкалова на АНТ-25



Самолет АНТ-25 под охраной поле посадки на остров УДД

Для того, чтобы вернуть самолет АНТ-25 с острова Удд, с помощью маршала В.К. Блюхера, командующего дальневосточной группировкой советских войск, была построена взлетная полоса в виде настила бревен и досок шириной 50 м и длиной около 500 м. Валерий Чкалов уверенно произвел взлет, первая остановка была в Хабаровске. До Москвы было 7000 км. По распоряжению Орджоникидзе выполнялись промежуточные посадки для встречи с жителями Сибири в Чите, Красноярске и Омске [6, С. 176].



Ручная буксировка самолета АНТ-25 на деревянную взлетную полосу перед вылетом с острова Удд

В г. Новосибирск не было посадки, но жители знали, что героический экипаж АНТ-25 будет пролетать над городом 8 августа 1936 г., возвращаясь в Москву. Множество людей вышло на улицу. Экипаж самолета сбросил над городом вымпел с приветствием к населению Западно-Сибирского края, центром которого был г. Новосибирск [21].

Георгий Байдуков так вспоминал этот день: «Чкалов поднимает АНТ-25 и берет курс на Омск. Командир, учитывая, что мы приближаемся к моей родине, отдал штурвал в мое распоряжение задолго до подхода к Новосибирску. На брющем полете я пролетаю над городом, приближаясь к его западной части, ближе к огромному железнодорожному мосту через Обь, возле которого есть небольшой домик, и около него стоит моя плачущая мать: ей, видимо, кто-то сказал, что летит ее сын. Метрах на 15-ти я прошел рядом с моей любимой, безграмотной матерью, у которой младший сын Василий служит на Тихоокеанском флоте, другой сын – летчик, а муж сидит в лагерях на Востоке...» [4, С.261].

Отца Георгия Байдукова Филиппа Капитоновича в 1933 г. в результате крушения поезда осудили в числе 36 человек на 10 лет исправительно-трудовых работ и отправили в лагерь на Дальний Восток. Там строили железную дорогу из Хабаровска в Комсомольск-на-Амуре.

Пока экипаж АНТ-25 находился на острове Удд, власти искали его отца. Руку к этому приложил Валерий Павлович Чкалов. Филиппа Капитоновича из лагеря доставили самолетом в Хабаровск, потом пересадили в небольшой пассажирский самолет П-5 и опережая АНТ-25 доставили в Омск. Там Георгий встретился со своим отцом, которого сначала не узнал, настолько он был изможден. Георгий посоветовал отцу ехать в Новосибирск к своей жене, матери Г. Байдукова, Валерий Чкалов договорился с летчиками ГВФ, чтобы они доставили Филиппа Капитоновича в Новосибирск к супруге Ирине Осиповне. После 1936 г. он работал в подсобном хозяйстве завода боеприпасов (Комбинат № 179) в районе с. Кривошеково. Во время войны с Гитлером он работал на комбинате № 179 в отделе путей. Умер в 1953 г., похоронен на Клешихинском кладбище Кировского района (ныне Ленинского района. Прим. автора). Его жена Ирина Осиповна похоронена в 60-е годы на Толмачевском кладбище.

Вместе с отцом на комбинате № 179 работал сварщиком второй его сын Василий и единственный брат Георгия, который был на 2 года моложе его [1, С. 17, 25, 458, 459. 11].

Перелет экипажа Чкалова из Москвы на Дальний Восток показал всему миру высокий технический уровень Советской авиации и исключительное мастерство пилотов. Только в фашистской Германии факт беспосадочного перелета советских летчиков обошли молчанием.



Полет Сталинским маршрутом из Москвы на Дальний Восток и обратно

В Москве героев встречали торжественно. На аэродром приехали Сталин, Ворошилова, Орджоникидзе и другие руководители страны. Состоялся митинг,

на котором с яркой речью выступил командир экипажа Валерий Чкалов. Через несколько дней Председатель СНК СССР Михаил Иванович Калинин вручил экипажу грамоты о присвоении всем троим высокого звания Героя Советского Союза. В Георгиевском зале Кремля состоялся банкет [6, С.181, 182].

В начале ноября 1936 г. чкаловский экипаж перегнал самолет АНТ-25 в Париж на авиационную выставку. Штурман Беляков отлично владел французским языком, ему постоянно приходилось рассказывать о полетах на АНТ-25 и рекламировать советское авиастроение [5, С.43].

После парижской выставки зимой 1936 г. Байдуков и Чкалов по-прежнему испытывали новые самолеты, Беляков обучал штурманов искусству воздушной навигации. В свободное от основной работы время готовились к полету через Полюс в США в надежде, что правительство разрешит.

22 апреля 1937 г. Валерий Чкалов и Георгий Байдуков обратились с письмом к наркому обороны СССР Маршалу К.Е. Ворошилову: «Мы к вам во второй раз обращаемся по вопросу о перелете в Америку из Москвы через Северный полюс». Далее в письме они аргументировали свою настойчивую просьбу следующими обстоятельствами: американцы готовятся к такому перелету и могут обогнать Советский Союз, Леваневский не желает лететь на АНТ-25, ждет двухмоторный самолет Болховитинова, экипаж Чкалова времени не теряет, отремонтировали и доработали АНТ-25, кроме того готовится высадка полярников на станцию СП-1 в районе Северного полюса, что также поможет перелету. В письме подводится итог: «Нашему экипажу на подготовку к вылету нужно не более 10 дней» [2, С. 43 – 45].

Чкалов и Байдуков побывали у наркома обороны К.Е. Ворошилова, заручились его согласием и поддержкой. Решение о полете ускорилось в связи с тем, что 21 мая 1937 г. летчик Михаил Водопьянов с членами экипажа Михаилом Бабушкиным и Иваном Спириным на четырех моторном самолете АНТ-6А (арктический вариант бомбардировщика ТБ-3. Прим. автора), оборудованном лыжами и тормозным парашютом, в 11 часов 35 минут по московскому времени впервые в мире опустился на льдину в районе Северного полюса. Самолет доставил первую арктическую экспедицию, которая организовала действующую полярную станцию СП-1 в составе четырех человек во главе с И. Д. Папаниным.

Теперь на пути перелета в США была советская станция, которая могла служить радиомаяком и северным метеоцентром сообщающим погоду на маршруте.

Валерий Чкалов через Молотова добился встречи у Сталина. 25 мая 1937 г. она состоялась. Было подробное обсуждение всех сторон предстоящего перелета с приглашением руководителей авиапромышленности. На совещании от экипажа были Чкалов и Байдуков. Белякова в Москве не было, находился в командировке. «После еще нескольких вопросов Сталин сказал: Я – за! После этого решения началась заключительная подготовка к полету. И, наконец, 18 июня 1937 г. на рассвете в 4 часа 04 минуты со Щелковского аэродрома г. Москва

самолет АНТ-25 взял курс по маршруту: Москва-Северный полюс-США [6, С. 189, 192, 207].

На время полета Чкалову было 33 года, Байдукову – 30 лет, Белякову – 39 лет. Полет проходил в сложнейших метеоусловиях на высотах более 4000 м, при кислородном голодании экипажа, запас воздуха был рассчитан на 9 часов полета, так как предполагалось проводить полет на меньших высотах [15, С. 67].



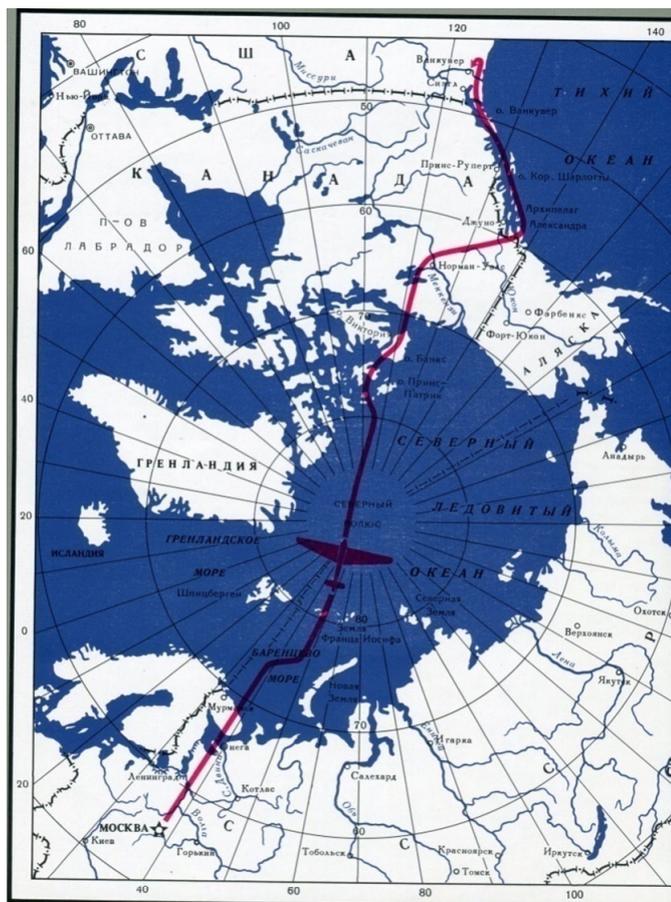
Слева направо А.Н. Туполев авиаконструктор, А. В. Беляков-штурман, В. П. Чкалов- командир экипажа АНТ-25, Г. Ф. Байдуков- 2-й пилот

После 36 часов полета возникла аварийная ситуация, обнаружился перерасход воды в охлаждающей системе двигателя. Бросились к емкостям с запасной водой, но они промерзли, удалось слить немного, насос ее не захватывал из-за малого объема. Самолет вел Байдуков, он крикнул Чкалову чтобы добавили жидкость из емкостей, в которые сливалась моча экипажа для будущих анализов. Залили ее в бак, насос заработал, двигатель спасли, затем разморозили резервные запасы воды.

В ходе полета у Валерия Чкалова сильно разболелась нога, которую он ломал в юности. Кроме этого, он тяжелее всех переносил полет на высоте 4–6 тыс. м. Поэтому наибольшая нагрузка в управлении самолетом ложилась на более молодого Байдукова, особенно когда шли в облачности и тумане. Последние 10 часов полета он без подмены вел самолет вплоть до посадки в г. Ванкувер, США. Экипаж пробыл в воздухе 63 часа 15 минут, пролетев по маршруту 9130 км и по прямой – 8504 км [5, С.91, 92, 116].

Это была победа Туполевского ОКБ, чкаловского экипажа и всей страны, в покорении самой суровой части земного шара, соединив авиационным марш-

рутом два континента северного полушария. Америка гостеприимно встретила советский экипаж, было много встреч, интервью, знакомств.



Карта с маршрутом перелета Москва-Ванкувер, США, экипажа В.П. Чкалова на АНТ-25

В это время в СССР готовился к подобному перелету второй экипаж на первом экземпляре самолета АНТ-25 в составе: М.М. Громов – командир экипажа, А.Б. Юмашев – второй пилот и С.А. Данилин – штурман.

Экипаж Чкалова задержали в США с целью оказания помощи экипажу Громова в прохождении маршрута над Северной Америкой и максимально учесть все ошибки в подготовке полета, которые создавали трудности экипажу Чкалова.

Как вспоминал второй Пилот А.Б. Юмашев: «... для нас сконструировали специальные легкие сосуды для кислорода, в результате мы имели их на борту в достаточном количестве для полета в течение 25 часов. Мы облегчили самолет, сняли аварийное оборудование, резиновую лодку, сани, лыжи, часть оружия и другое, заменили это все дополнительно горючим..... переделали конструкцию водяного расширительного бачка (который доставил большие неприятности экипажу Чкалова. Прим. автора) и ряд других мероприятий» [23, С. 8, 9].

Экипаж вылетел из Москвы 12 июля 1937 г., приземлился в США 14 июля 1937 г. в Сан-Джасинто, пробыв в воздухе 62 часа 17 минут, преодолев 11500 км и установив мировые рекорды дальности по прямой и ломаной линии [16, С.133].

Полеты экипажа Чкалова и Громова сродни полетам Юрия Гагарина и Германа Титова в космос в 1961 г. Первые показывают, что это можно сделать, а вторые усложняют задачи, исправляют ошибки в подготовке первых и достигают больших результатов.

Георгий Байдуков настолько «заразился» перелетами, что почти сразу после успешного маршрута экипажа Чкалова в Америку, 14 ноября 1938 г. написал письмо наркому обороны К.Е. Ворошилову с просьбой разрешить ему полет в 1939 г. вокруг света по маршруту Москва-Омск-Якутск-Фербенкс-Соскатум-Нью-Йорк-Париж-Стокгольм-Москва с шестью промежуточными остановками для отдыха от двух до пяти часов.

Через месяц 14 декабря 1938 г. Ворошилов со своей поддержкой переправил письмо в Политбюро ЦК ВКП(б) Сталину и председателю Совнаркома Молотову [2, С. 127–130].

15 декабря 1938 г. в испытательном полете погибает Валерий Павлович Чкалов. Рекордные полеты отложили, а 30 ноября 1939 г. началась война с Финляндией.

Георгий Филиппович убедил Сталина отправить его на фронт. Байдуков возглавил авиагруппу бомбардировщиков 85-го авиаполка особого назначения. Полк воевал на бомбардировщиках ДБ-3, личный состав в ходе войны в 1940 г. совершил 452 боевых вылета, в том числе лично Байдуков – восемь боевых вылетов. Три летчика полка были удостоены звания Героя Советского Союза. После окончания этой войны Байдуков возвратился на завод № 22 в Филях, где продолжил испытывать новые самолеты [1, С. 31, 32].

Работая на заводе, 2 июня 1940 г., Георгий Байдуков обратился к Сталину с просьбой осуществить полет на побитие рекорда дальности на новом самолете с герметичной кабиной и с дизельными двигателями, которые были более экономичными, чем бензиновые. Это новшество в авиации, до конца недоработанное, но в то же время многим казалась весьма перспективным. Дальнейшая попытка использования их в авиации не увенчалась успехом, войну отвоевали на бензиновых поршневых самолетах, а потом перешли на реактивную тягу. Так что перелет на еще «сырых» дизельных двигателях у Байдукова не состоялся [2, С. 154–157].

С началом Великой Отечественной войны, по указанию И.В. Сталина, были сформированы две группы, в состав которых входили летчики, инженеры, ученые, всего около 60-ти человек. Руководителями групп были назначены известные в США летчики М.М. Громов и Г.Ф. Байдуков. В их задачу входило ознакомиться с боевой авиацией США и отобрать для ВВС Красной Армии необходимые типы самолетов. Были отобраны два типа бомбардировщиков В-24 и В-25. Позже эти самолеты поставлялись в СССР в соответствии с договором по ленд-лизу. Они сыграли заметную роль в боевых действиях Советской авиа-

ции, особенно бомбардировщики В-25, на которых вместе с советскими самолетами наши летчики летали бомбить Берлин еще в начале войны. Был в США более современный бомбардировщик В-17, но его американцы не согласились поставлять в СССР.

После возвращения из США Громов и Байдуков попросили у Сталина разрешения направить их на фронт в действующую армию. Сталин согласился. В октябре 1941 г. М.М. Громова назначили командиром 31-й авиадивизии, Г.Ф. Байдукова – его заместителем по боевой и летной подготовке. Вскоре Михаила Михайловича повысили, назначив командующим 3-й воздушной армией, а Георгий Филиппович стал командиром 31-й авиадивизии. Он лично участвовал в боевых вылетах, добившись разрешения у Сталина. К концу 1943 г. за отличную организацию боевой работы дивизии Г.Ф. Байдукова представили к награждению второй медалью «Золотая Звезда», но не наградили, посчитав, видимо, что признания его заслуг в авиации вполне достаточно. Также поступили и с М.М. Громовым.

Войну Георгий Филиппович закончил командиром штурмового авиационного корпуса. Ему предлагали дальше служить в ВВС качестве командующего 13-й воздушной армией, но он упросил вернуть его к испытательной работе, в 1946 г. стал руководителем летных испытаний новейших самолетов в НИИ ВВС [1, С. 32, 33].

После Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. в целях повышения уровня руководства гражданской авиации как резерва Военно-Воздушных сил, 14 декабря 1947 г. постановлением Совета Министров СССР Главное управление гражданского воздушного флота (ГУГВФ) было вновь подчинено Министерству вооруженных сил СССР. Командовать аэрофлотом в это время поручили бывшему фронтовику генерал-лейтенанту авиации Г.Ф. Байдукову.

За короткий срок все фронтовые формирования и тыловые подразделения были переведены на мирные рельсы. Аэрофлот быстро достиг и превзошел производственные и экономические показатели довоенного периода. В 1950 г. общий объем воздушных перевозок транспортной авиации превзошел довоенный уровень 1940 г. в 6,3 раза, перевозки пассажиров увеличились 3,9 раза [8, С. 275, 278, 295].

Долго поработать в гражданской авиации Байдукову не пришлось. Осенью 1949 г. в районе озера Байкал потерпел катастрофу пассажирский самолет Ил-12 с важной китайской делегацией, гибель которой получила большой резонанс. Байдуков был вынужден оставить эту службу.

Он воспользовался этой ситуацией и последующие три года посвятил учебе в Высшей военной академии имени К.Е. Ворошилова, которую успешно окончил в 1951 г.

Обучаясь в академии, Георгий Байдуков не успокоился. 29 ноября 1950 г. он обратился с письмом к И.В. Сталину: «После гибели В.П. Чкалова вы решили совершить в память Великого летчика большой перелет. Согласно решению два экипажа начали готовиться к полету на дальность, но война прервала подготовку». Далее Байдуков обосновывает, почему нужен этот перелет

дальностью 20000 км, чтобы отобрать рекорд американцев (18000 км) и показать возможности Советской авиации. Он предложил маршрут от Владивостока через Южный полюс до Аргентины. Письмо закончил словами: «Более 11 лет я не расстаюсь с мыслью выполнить клятву произнесенную всенародно с Красной площади над прахом В.П. Чкалова, с которым мы так страстно мечтали совершить подобный полет с Вашей помощью» [3, С.137, 138].

Но полет не состоялся, видимо в это трудное время, когда страну восстанавливали из руин после ужасной войны и разрушений, было не до рекордных полетов. Сама война повысила авторитет Советский Союз во всем мире.

После Академии, в феврале 1952 г., Г.Ф. Байдуков был назначен первым заместителем начальника Главного штаба Войск ПВО страны. Формировался новый облик этих вооруженных сил. В 1954 г. Байдуков участвует в работе Комиссии по государственным испытаниям зенитно-ракетной системы ПВО Москвы С-25.

В 1954 г. в целях дальнейшего развития систем ПВО страны было создано 4-е Главное управление Министерства обороны (4ГУМО). Возглавил его генерал-лейтенант артиллерии П.Н. Кулешов, а первым заместителем назначили генерал-лейтенанта Г.Ф. Байдукова. Через 3 года он возглавил 4ГУМО и руководил им на протяжении 15 лет.



Георгий Филиппович Байдуков в период службы
в Министерстве обороны СССР

4ГУМО стало одним из главных звеньев, инициатором и проводником начавшейся масштабной научно-технической революции в Войсках ПВО стра-

ны – как генерального заказчика и прямого участника создания новейших, не имеющих аналогов, систем вооружения.

Участник Великой Отечественной войны, генерал-лейтенант, руководитель научно-техническим комитетом Войск ПВО Геннадий Сергеевич Легасов так оценивал Байдукова: «Георгий Филиппович был великолепным организатором. Он по праву считается основателем нашей зенитной, противоракетной обороны... ..Байдуков был человеком чести – это раз, и второе – все, что он делал, было подчинено подготовке к будущей войне и подготовке к будущей победе, если, не дай бог, война будет» [1, С. 34, 35, 263, 270].

Георгий Филиппович со своим коллективом активно работал над вооружением войск ПВО новыми системами противоракетной обороны С-25, С-75, С-125, С-200 и другой военной техникой. В середине 60-х годов началась разработка новой зенитно-ракетной системы С-300 для войск ПВО страны.

В освоении ее производства участвовал и Новосибирский завод имени Коминтерна, который изготавливал радиолокационную станцию. Ход работ по С-300 от Министерства обороны СССР контролировал генерал-полковник Г.Ф. Байдуков. Он постоянно бывал на заводах изготавливающих комплекты для системы ПВО. Вот что вспоминал тогдашний директор завода имени Коминтерна Федор Яковлевич Котов:«С Георгием Филипповичем Байдуковым мы встретились на Новосибирском заводе, который начал изготавливать новую радиолокационную технику и технику связи для нужд обороны страны. Это было в середине 60-х годов. Георгий Филиппович приехал с группой офицеров для ознакомления с ходом производства и ускорения поставки новой техники Советской Армии.Он внимательно, скрупулезноознакомился с графиками хода производства, отгрузки комплектов техники в воинские части, состоянием технологической дисциплины, культурой производства, ходом и результатами испытаний объектов техники. Разносторонность и глубина знаний техники, спокойное и взвешенное рассмотрение обсуждаемых вопросов на нас, заводчан, произвели глубокое впечатление... ..в результате пребывания на заводе Георгия Филипповича были выработаны графики ускорения поставки военной техники и мероприятия по дальнейшему совершенствованию конструкции и повышению надежности ее эксплуатации. ...намеченные меры не только выполнили в срок, но и перевыполнили...» [10].

В 1988 г. Г.Ф. Байдуков ушел в отставку. Некоторое время был консультантом своего военного ведомства, одновременно с этим занимался писательским трудом. Георгий Филиппович еще в 30-е годы выпускал небольшие книжки о полетах, о друзьях-летчиках, но особенно удачной получилась книга о его друге Валерии Чкалове, которая вышла в 70-е годы в серии «Жизнь замечательных людей» (ЖЗЛ) и была несколько раз переиздана. Находясь на пенсии, в последние годы жизни Георгий Филиппович работал над книгой о Якове Ивановиче Алкснисе, Начальнике ВВС рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА) с 1931 по 1937 гг., сделавшего очень многое для развития отечественной авиации в эти предвоенные годы.

Ценным качеством книг Байдукова было стремление передать атмосферу и этапы развития отечественной авиации, а также политическую и хозяйственную ситуацию, в которой приходилось работать.

Последнюю главу об Алкснисе Георгий Филиппович дописать не успел. Он ушел из жизни 27 декабря 1994 г., похоронен на Новодевичьем кладбище.

Изданием книги об Я.И. Алкснисе после смерти Г.Ф. Байдукова занималась его супруга, Евгения Сергеевна, с которой они прожили 62 года. Ей удалось с одним из редакторов договориться об ее издании, но на это нужны были деньги. Помогали друзья Георгия Филипповича, в том числе Георгий Тимофеевич Береговой, летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза, с которым они воевали в годы Великой Отечественной войны в штурмовой авиации. Второй экземпляр рукописи находился у Евгении Сергеевны дома.

В это же примерно время в Новосибирске начальник аэроклуба «Сиблет», многократный чемпион мира по вертолетному спорту Владимир Леонидович Смирнов создавал музей новосибирского аэроклуба со дня его основания. Для оформления экспозиции посвященной летчику-земляку Г.Ф. Байдукову связались с его семьей через двоюродную сестру Георгия Филипповича Бичикову Надежду Александровну, которая на тот момент проживала в Ленинском районе г. Новосибирска. В результате, Надежда Александровна и представитель мэрии города Левченко Олег Владимирович побывали в семье Байдукова в г. Москва и привезла оттуда для музея некоторые награды Георгия Филипповича и другие экспонаты, кроме того, им была передана рукопись Г.Ф. Байдукова книги об Я.И. Алкснисе, второй экземпляр. Экспонаты передали в музей, а рукопись через Фонд А.И. Покрышкина отдали в издательство Сибирского отделения Российской академии сельхознаук.

В Москве в издательстве Звонница-ЯГ книга Г.Ф. Байдукова вышла в 2002 г. под названием «Командарм крылатых», а в Новосибирске – в 2003 г. с названием «ВВС РККА. Начало» [11]. Таким образом, мечта Георгия Филипповича осуществилась в столице России г. Москва, где он жил, и на его Родине, в Новосибирской области. Супруга его Евгения Сергеевна скончалась 2002 г. и была захоронена рядом с Георгием Филипповичем. Корни семьи Г.Ф. Байдукова крепко прижились в г. Новосибирск. Здесь жили и похоронены его родители, жил и работал младший брат Василий с семьей, двоюродная сестра Бичикова Н.А. и более младшее поколение ветвей семьи Байдуковых. Георгий Филиппович часто бывал в Новосибирске, больше по службе. По просьбе областного краеведческого музея передал его в фонд 13 документов из личного архива, а также 20 уникальных фотографий [12].

Г. Ф. Байдуков яркий представитель поколения победителей. Вся его жизнь посвящена защите Родины. Испытание новой авиатехники, показательные рекордные полеты, которые настораживали наших противников, практика войны показала – что не зря. Личное участие в боевых действиях на двух войнах характеризовали его как грамотного и успешного военачальника. Послевоенная служба на острие научно-технического прогресса – создание новейших систем противоракетной защиты для войск ПВО – неоспоримый вклад в оборо-

неспособность нашего государства. Этому посвятил всю свою жизнь летчик-сибиряк Георгий Байдуков.



Матрос Василий Байдуков младший брат Георгия. Владивосток 1934 г.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Амирьянц Г.А. Четыре жизни Г.Ф. Байдукова. – М.: Кучково поле, 2019. – 520 с. : ил.
2. Архив Президента РФ. Ф.3, Оп.50. Д.688. с.49.
Там же. с. 43-45.
Там же. с. 127-130.
Там же. с. 154-157.
3. Архив Президента РФ. Ф.3, Оп.50. Д.686. с.137, 138.
4. Байдуков Г.Ф. ВВС РККА. Начало. – Новосибирск: Новосибирский фонд им. А.И. Порышкина, 2003. – 316 стр., ил.
5. Байдуков Г.Ф. Первые полеты через Ледовитый океан: Из воспоминаний летчика – М.: Дет. лит., 1982 – 175 с., фотоил.
6. Беляков А.В. В полет сквозь годы. – М.: Воениздат, 1982 – 350 с., 18 л. ил.
7. Волости Томской губернии. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [ru.wikipedia.org/wiki/Волости Томской губернии/](http://ru.wikipedia.org/wiki/Волости_Томской_губернии/)(дата обращения – 17.02.2020).
8. История отечественной гражданской авиации. Издательство «Воздушный транспорт», Москва, 1996.
9. История поселка Чаны. [Электронный ресурс]. Режим доступа: chany.info/history/Чаны/(дата обращения – 20.20.2020).
10. Личный архив автора. Воспоминания директора Новосибирского завода им. Коминтерна Котова Федора Яковлевича.

11. Личный архив автора. Рукопись книги Байдукова Г.Ф. «ВВС РККА. Начало.»
12. Личный архив автора. Список документов и перечень фотографий переданных Г.Ф. Бадуковым в областной краеведческий музей.
13. Новониколаевская губерния – Новосибирская область. 1921-2000. Хроника. Документы. – 327 с.
14. Развитие системы профессионального образования в Омской губернии в начале 20-х годов XX века. [Электронный ресурс]. Режим доступа: moluch.ru/conf/ped/arhive/(дата обращения – 20.02.2020).
15. Ригмант В.Г. Самолеты ОКБ А.Н. Туполева. – М.: «Русское авиационное акционерное общество» (РУСАВИА). 2001. – 336 с. : ил.
16. Саукке М.Б. Самолеты АНТ. Краткая энциклопедия. – М.: «Любимая книга», 2007, 240 с. :илл.
17. Старейшей школе Барабинска – 120 лет. [Электронный ресурс]. Режим доступа: barabinsk.gorsite.ru/(дата обращения – 18.02.2020).
18. Татарский район. [Электронный ресурс]. Режим доступа: selorodnoe.ru/history/show/(дата обращения – 17.02.2020).
19. Татарский район. – Народная летопись. [Электронный ресурс]. Режим доступа: letopisi54.ru/letopis/(дата обращения – 18.02.2020).
20. Татарский район. Татарск. [Электронный ресурс]. Режим доступа: ru.wikipedia.org/wiki/Татарск. (дата обращения – 18.02.2020).
21. Цыплаков И.Ф. Доблесть, запечатленная в наградах. [Электронный ресурс]. Режим доступа: sovsibir.ru/news/(дата обращения – 20.02.2020).
22. Чановская школа № 1. [Электронный ресурс]. Режим доступа: chnuchkola-1.ru/(дата обращения – 18.02.2020).
23. Юмашев А.Б. Рекорд дальности Москва-Северный полюс-Соединение Штаты Америки//Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. Научно-популярный журнал ВВС. 1997. (выпуск 28). С. 6-16.

©В. И. Шумилов, 2020